



UGROŽAVANJE BEZBEDNOSTI JAVNOG SAOBRAĆAJA U REPUBLICI SRBIJI – MATERIJALNE POSLEDICE I KAZNENA POLITIKA

Prof.dr Milan Milošević, email: milanmilos@gmail.com

Fakultet za poslovne studije i pravo, Beograd

Mr Branislav Milosavljević, email: banem2015@gmail.com

Institut za strategijska istraživanja, Beograd

Sažetak: Nesporan je značaj javnog saobraćaja u životu svakog pojedinca, a još više u društvenom i privrednom razvoju. Na početku trećeg milenijuma nemoguće je i zamisliti obavljanje osnovnih životnih i privrednih aktivnosti bez transporta roba i putnika, odnosno bez korišćenja automobila i ostalih savremenih prevoznih sredstava. Međutim, ekspanzija putnog saobraćaja praćena je i velikim brojem ljudskih žrtava i značajnim materijalnim štetama. Tako je nastao nov i gotovo nerešiv problem savremenog doba, kao i zahtev da se sa dostizanjem modernih tehničkih dostignuća u saobraćaju i njegovim što bržim odvijanjem, istovremeno broj nezgoda i žrtava svede na što je moguće manju meru. Autori u radu razmatraju aktuelnu problematiku ugrožavanja bezbednosti javnog, posebno drumskog saobraćaja u Republici Srbiji. Uz analizu podataka o broju žrtava i okolnosti koje su uzrokovale negativne pojave u drumskom saobraćaju, biće predstavljena celovita slika ovog fenomena. Poseban osvrt u radu biće na kaznenoj politici kao jednom od uslova za sprečavanje saobraćajne delikvencije, za koju se inače smatra da je blaga prema počiniocima krivičnih dela u sferi bezbednosti javnog saobraćaja.

Ključne reči: putni saobraćaj, žrtve, materijalne posledice, bezbednost građana, kaznena politika

THREAT TO PUBLIC TRANSPORT SECURITY IN SERBIA - MATERIAL CONSEQUENCES AND CRIMINAL POLICY

Abstract: The importance of public transport in the life of every individual is indisputable, and even more in the social and economic development. At the beginning of the third millennium, it is impossible to imagine conducting basic and economic activities without the transport of goods and passengers, i.e. without the use of cars and other modern means of transport. However, the expansion of road transport is accompanied by a large number of casualties and significant material damage. And so incurred a new and almost unsolvable problem of modern times, as well as requirements to the attainment of modern technical achievements in traffic and that its rapid running, while the number of accidents and victims reduced to the lowest possible level. The authors discuss current problems of endangerment to public transport, especially road transport in Republic of Serbia. With the analysis of data on the number of victims and the circumstances that have caused negative phenomena in road transport, will be presented a comprehensive picture of this phenomenon. A special emphasis will be in operation on criminal policy as one of the conditions for the prevention of traffic delinquency, which is normally considered to be mild on the perpetrators of crimes in the sphere of traffic safety.

Keywords: road traffic, victims, material consequences, citizens' security, penal policy

UVODNA RAZMATRANJA

Poznato je da je prvi putnički automobil uvezen u Srbiju 3. aprila 1903. godine, da je prvi auto-klub osnovan 25. jula 1922. godine, te da su prve automobilske trke organizovane u Beogradu (na Banjici) 24. juna 1923. godine. Pored toga, Srbija je bila i jedna od zemalja potpisnica Međunarodne konvencija o putovanju automobilima, koja je doneta 11. oktobra



1909. godine u Parizu. Do 1910. godine voženi su automobili bez registarskih oznaka i brojeva od strane lica koja nisu posedovala vozačke dozvole, a prvi ispiti za vozače obavljeni su 27. jula 1910. godine, od kada se vodi uredna evidencija o vozačima i registruju motorna vozila. Od tada do danas automobilizam i drumski saobraćaj uopšte razvijao se u Srbiji kao i u čitavom svetu⁵⁹.

Istovremeno sa razvojem drumskog saobraćaja koji je postao osnovni nosilac prevoza robe i putnika nastajali su problemi u vezi sa razvojem motorizacije. U međuvremenu su saobraćajne nezgode u toj meri učestale, da su države bile prinuđene da preduzimaju mere upravljene na zaštitu bezbednosti javnog saobraćaja. U tom smislu preduzimaju se preventivne mere kako bi se otklonili uzroci koji dovode do saobraćajnih nezgoda (obuka vozača, kontrola tehničke ispravnosti vozila, podizanje kvaliteta putne mreže, propisivanje da određena ponašanja učesnika u saobraćaju predstavljaju krivično delo, prekršaj ili privredni prestup i drugo.), kao i represivne mere prema učinioци saobraćajnih delikata - izricanje sankcija propisane zakonskim i drugim propisima. Međutim, često se ističe prigovor u pogledu dometa generalne prevencije, jer ako strah od teških posledica saobraćajnog udesa (koje često teže pogađaju učinioce od same kazne) nije dovoljna prepreka za vršenje predmetnih krivičnih dela, onda ni krivično pravo ne može ostvariti preventivni efekat.

Aktuelnim zakonskim odredbama krivičnog zakonika Republike Srbije (glava XXVI) štiti se bezbednost saobraćaja bez obzira na njegovu vrstu jer su, pored ugrožavanja saobraćaja na putevima, predviđene i inkriminacije kojima se štiti bezbednost vazdušnog, železničkog, brodskog, tramvajskog, trolebuskog i autobusnog saobraćaja, kao i saobraćaja žičarom. Naime, još od donošenja Krivičnog zakonika Kraljevine Jugoslavije, u Srbiji postoji tradicija sistematizacija ovih krivičnih dela u okviru posebne glave⁶⁰. S druge imamo primere u pojedinim nacionalnim krivičnim zakonima da se ova krivična dela predviđaju u okviru glave krivičnih dela protiv opšte bezbednosti ljudi i imovine. Najzad, neka strana zakonodavstva ova dela umesto u osnovnom, predviđaju u sporednom krivičnom zakonodavstvu zbog njihovog blanketnog karaktera kao što je to slučaj na primer u Holandiji, Austriji i Švedskoj.

Sa aspekta bezbednosti saobraćaja od značaja je napomenuti da je aktuelno krivično zakonodavstvo Republike Srbije u proteklom periodu značajnije inovirano⁶¹, zatim da je krajem 2009. godine usvojen novi zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, te da je 2015. godine usvojena je prva Strategija⁶² kojom su određene ključne oblasti delovanja radi upravljanja bezbednošću u saobraćaju i smanjenju posledica.

Pomenutom strategijom određeni su krajnji ciljevi od kojih je najznačajniji da u 2020 godini broj poginulih ne sme biti veći od 365 ili drugim rečima da se broj poginulih lica prepolovi 2020 godine u odnosu na broj koji je zabeležen 2011. godine. Pored toga prihvaćene su i

⁵⁹ Dragač D, (2000), *Bezbednost drumskog saobraćaja-uviđaj i veštačenje saobraćajne nezgode*, Beograd Saobraćajni fakultet, str. 8-9

⁶⁰ Stojanović Z, (2007), *Komentar Krivičnog zakonika*, Beograd, JP Službeni glasnik, str. 643

⁶¹ Krivični zakonik, „*Službeni glasnik RS*“, br. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, čl. 289- 297

⁶² Strategija bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije za period od 2015. do 2020. godine „*Službeni glasnik RS*“, br. 64/15



preporuke Organizacije Ujedinjenih Nacija koje su definisane u Globalnom planu decenije akcije bezbednosti saobraćaja 2011-2020. godine, a koje je izradila Svetska zdravstvena organizacija.

Pomenutim Planom opredeljeno pet ključnih oblasti rada u cilju dostizanja željenog stanja u sistemu bezbednosti saobraćaja kao što su efikasnije upravljanje bezbednošću saobraćaja, bezbedniji putevi, vozila i učesnici u saobraćaju kao i adekvatno reagovanje delovanje nakon saobraćajne nezgode. Posebno je interesantno da se u okviru grupe „bezbedniji učesnici u saobraćaju“ izdvajaju ciljne grupe kao što su deca (pešaci, biciklisti, putnici), mladi vozači, pešaci, biciklisti, stariji od 65 godina ali i vozači pod uticajem alkohola i psihoaktivnih supstanci kao i oni skloni prekoračenju brzine, „nesavesni vozači“ i vozači komercijalnih vozila i traktora⁶³.

1. KRIVIČNOPRAVNI ASPEKT UGROŽAVANJA BEZBEDNOSTI JAVNOG SAOBRAĆAJA

Krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja imaju dvostruki objekt zaštite, opštu sigurnost ljudi i imovine i bezbednost javnog saobraćaja. Prema prvom objektu zaštite predmetna dela su donekle slična krivičnim delima protiv opšte sigurnosti ljudi imovine, jer se njihovim izvršenjem dovodi u opasnost život, telesni integritet i zdravlje neodređenog broja ljudi i imovina neodređena po vrsti stvari i njihovoj vrednosti. Drugi zaštitni objekt je bezbednost saobraćaja kao važne društvene i privredne delatnosti i njegovo nesmetano odvijanje.

S pravom se smatra da krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja predstavljaju posebnu kategoriju opšteopasnih krivičnih dela, jer se ugrožava život individualno neodređenog broja ljudi, njihov telesni integritet ili imovina većeg obima, ali u specifičnoj vrsti društvene delatnosti – prilikom odvijanja javnog saobraćaja ili u vezi s njim. Cilj ovih inkriminacija je, između ostalog i podizanje svesti učesnika u saobraćaju da sa pojačanom pažnjom i odgovornošću poštuju saobraćajni propisi i tehnička pravila u vožnji i korišćenju saobraćajnih sredstava i na taj način doprinesu sprečavanju saobraćajnih nesreća⁶⁴. Pri tome nema sumnje da je određivanje stepena pažljivosti koji treba zahtevati od učesnika u saobraćaju težak zadatak, jer je pažnja vozača u toku vožnje na primer, usmerena na više različitih objekata istovremeno (drugo vozilo, pešak, saobraćajni znak, put i drugo). Osim toga, česte su saobraćajne situacije u kojima učesnici u saobraćaju odlučuju u u deliću sekunde, što umnogome utiče na kvalitet odluke.

U vezi sa krivičnim delima protiv bezbednosti javnog saobraćaja postoji više spornih pitanja kako za teoriju, tako i za praksu. Jedno od najspornijih među njima je pitanje krivice kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja. Naime, u krivičnopravnoj literaturi se uočavaju dileme o mogućim oblicima krivice kod ovog krivičnog dela, a posebno sporno je

⁶³ Unapređenje bezbednosti saobraćaja na putevima, Rezolucija Generalne skupštine UN (A/RES/64/255), dostupno na:
http://www.bslz.org/documents/UN%20Improving%20global%20road%20safety%2010.%202005.2010%20-%20UN%20_S.pdf , pristupljeno 29.03. 2017.

⁶⁴ Đorđević Đ, (2014) *Krivično pravo: posebni deo*, Beograd, Kriminalističko-policijska akademija, str. 162-163



razgraničenje pojedinih oblika vinosti. Sudska praksa takode nije jedinstvena u rešavanju problema u vezi sa krivicom kod ovog krivičnog dela.

Zbog problema u razgraničenju uzroka od uslova nastupanja štetne posledice, sudovi u presudama za faktički jednake situacije uzimaju da postoje različiti oblici krivice. S tim u vezi, poseban problem sudovima predstavlja razgraničenje eventualnog umišljaja od svesnog nehata kod ovog krivičnog dela. Ovaj teorijski i praktičan problem proizlazi iz same prirode krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, odnosno saobraćajne delikvencije uopšte, ali i iz (ne)poštovanja principa poverenja u saobraćaju.

Učinilac ovog krivičnog dela kršeći saobraćajne propise prouzrokuje opasnost ne samo za drugoga i tuđu imovinu, već ugrožava sebe i svoju imovinu. Često se događa da lice koje je prouzrokovalo saobraćajnu nezgodu bude žrtva sopstvene nepažnje. U takvim situacijama poseban problem predstavlja utvrđivanje voljnog elementa krivice, odnosno kako utvrditi, na primer, da je učinilac pristao na konkretnu opasnost kao posledicu dela, kad je on sam najviše ugrožen kršenjem propisa (na primer, biciklista prouzrokuje sudar sa kamionom).

U saobraćaju su moguće situacije u kojima jedno lice prouzrokuje konkretnu opasnost kršeći saobraćajne propise, a drugo lice u nameri da spreči povredu zaštićenog dobra-života ili tela ili imovine, preduzme radnju koja ne samo da nije sprečila povredu, već je doprinela povredi. Na primer, na autoputu vozač naglo zaustavi vozilo koje se kretalo velikom brzinom u cilju izbegavanja sudara sa kolonom vozila koja se sporo kretala. Vozači koji su se kretali iza kritičnog vozila imali su mogućnost da vešt看 manevrom izbegnu saobraćajnu nezgodu. Međutim, ukoliko i oni nastave pravolinijsko kretanje i bezuspešno pokušaju da kočenjem izbegnu nezgodu postavlja se pitanje njihove krivice za lančani sudar koji je prouzrokovao⁶⁵.

Posebno treba uzeti u obzir da su klasični oblici krivice, konstruisani pre nekoliko vekova, uopštavani su na osnovu životnih okolnosti tadašnjeg vremena. Tada su se pretežno pojavljivala umišljajna krivična dela. Razvoj tehnologije uticao je da se u sadašnjem vremenu pojavljuju krivična dela koja se po pravilu vrše iz nehata, ali se svest ljudi još uvek oblikuje po inerciji. Zbog toga se krivično delo ugrožavanja javnog saobraćaja smatra lakšim od, na primer, imovinskih krivičnih dela (krađa, utaja, prevara itd.). Koreni ovoga shvatanja svakako leže u tome što današnja svest ljudi još uvek daje primat ličnim nad opštim interesima. Osim toga, čest je i slučaj da se javnost solidariše sa saobraćajnim delikventima, jer navodno nisu imali sreće.

2. POSLEDICE KOD KRIVIČNOG DELA UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA

Posledica krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja je konkretna opasnost po život ili telo ljudi ili imovinu većeg obima. Posledica krivičnog dela je kriterijum za razlikovanje prekršaja kojim se ugrožava javni saobraćaj, od krivičnih dela protiv bezbednosti saobraćaja. Radnja izvršenja, nepridržavanje saobraćajnih propisa je radnja kako saobraćajnih prekršaja tako i saobraćajnih krivičnih dela. Kod prekršaja koji ugrožavaju bezbednost saobraćaja posledica se

⁶⁵ Stojanović Z., Delić N, (2017), *Krivično pravo: posebni deo*, Beograd, Pravna knjiga, str. 219



sastoji u apstraktnoj opasnosti za život ili telo ljudi ili imovinu, a kod krivičnog dela posledica je konkretna opasnost za život ili telo ljudi ili imovinu većeg obima.

Tako na primer, ako vozač nepropisno skreće na raskrsnici, a u blizini nema drugih vozila ostvaren je prekršaj, jer je posledica preduzete radnje ili kršenje saobraćajnih propisa u konkretnom slučaju, apstraktna opasnost. Međutim u situacijama kada do kontakta sa drugim vozilima na raskrsnici, odnosno prouzrokovanja saobraćajne nezgode, vozač je ostvario krivično delo, jer je posledica nepridržavanja saobraćajnih propisa konkretna opasnost, uz ispunjenje drugih uslova koje postavlja zakonodavac za krivično delo ugrožavanje javnog saobraćaja.

S druge strane postoje shvatanja da je posledica dela je određenog intenziteta, jer je zaštitni objekt krivičnog dela javni saobraćaj, a ne ljudi ili imovina. Analizom odredaba zakona u delu koji sadrži posledicu, uočavamo da se posledicom pogađa zaštitni objekt. Pored toga sam naziv krivičnog dela je ugrožavanje javnog saobraćaja, a najveći broj krivičnih dela u zakoniku je određen po posledici. Semantička analiza zakonske odredbe upućuje na zaključak da je posledica krivičnog dela ugrožavanje javnog saobraćaja⁶⁶.

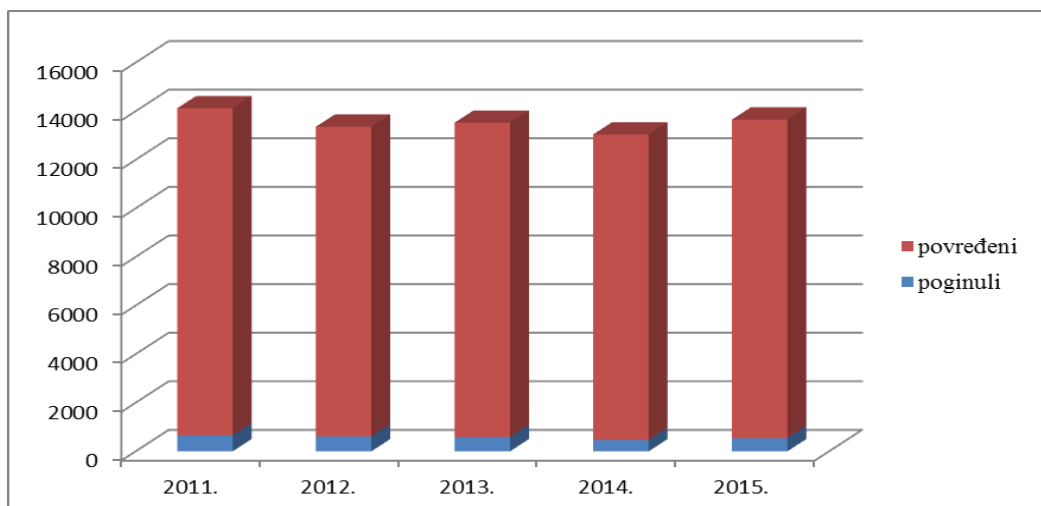
Naime opisana zakonska radnja izvršenja, „koji se ne pridržava saobraćajnih propisa”, nastavlja se tekst, „i time tako ugrozi javni saobraćaj”. Izraz „tako”, i dalji tekst, „da dovede u opasnost život ili telo ljudi ili imovinu većeg obima”, nedvosmisleno ukazuje da posledica ovog krivičnog dela, ugrožavanje javnog saobraćaja mora imati određeni kvalitet. Međutim, ako se prihvati shvatanje da je posledica krivičnog dela opasnost po život ili telo ljudi, ili imovinu većeg obima, utvrđivanje krivice izaziva brojne teškoće. Na primer, za umišljaj je potrebno da učinilac hoće ili pristaje da dovede u opasnost život ili telo ljudi, ili imovinu većeg obima što je teško dokazati⁶⁷.

I pored određenih dilema, kada se razmatraju posledica ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja obično se govori o izgubljenim ljudskim životima. Tako je u periodu od 2011. do 2015. godine u saobraćajnim nezgodama na teritoriji Republike Srbije poginulo je 3.204 lica, teške telesne povrede zadobilo je 17.466 lica, dok je lakše povređeno 76.098 lica. To je ujedno period u kome se dogodilo ukupno 186.413 saobraćajnih nezgoda, od kojih je 67.708 sa nastradalim licima, a 118.705 samo sa materijalnom štetom. Pri tome treba dodati da to nije konačan broj saobraćajnih nezgoda jer se određeni broj sa manjom materijalnom štetom registruje od strane osiguravajućih društava, za koje se popunjava Evropski izveštaj (obrazac) o saobraćajnim nezgodama i one nisu obuhvaćene u ukupnom zbiru⁶⁸.

⁶⁶ Krivični zakonik, „Službeni glasnik RS”, br. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, čl. 289

⁶⁷ Stojanović Z, (2017), *Krivično pravo: opšti deo*, Beograd, Pravna knjiga, str. 165-167

⁶⁸ Statistički izveštaji o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji koje izrađuje Agencija za bezbednost saobraćaja i koji su dostupni na sajtu agencije: <http://www.abs.gov.rs/statisticki-izvestaji>, pristupljeno 28.03.2017.

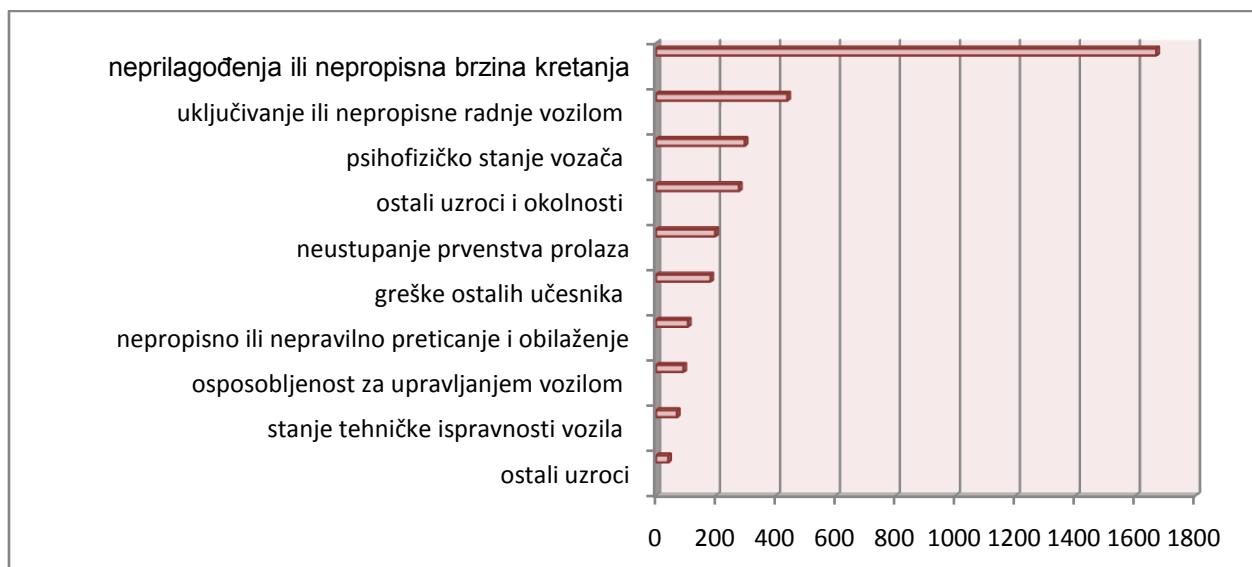


Grafikon br.1: Odnos poginulih i povređenih u saobraćajnim nezgodama u Republici Srbiji⁶⁹

U analiziranom periodu broj poginulih lica u saobraćajnim nezgodama opada po godinama, a izuzetak je 2015. godina kada se povećao broj poginulih lica za 12% u odnosu na 2014. godinu, odnosno 63 više poginulih lica. U prve četiri godine postoji trend pada broja teško povređenih lica, ali poslednje godine broj teško povređenih lica se povećao za 5% u odnosu na 2014. godinu, odnosno 173 više teško povređenih lica. Broj lako povređenih lica blago osciluje po godinama u posmatranom periodu. Najviše saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima je bilo u 2011. godini, a najmanje 2014. godine. Najveće smanjenje saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima je bilo 2014. godine, kada je u odnosu na 2013. godinu za 19,9% smanjen broj saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima, i to za 118 nezgoda, dok broj saobraćajnih nezgoda sa povređenim licima blago osciluje.

U ovom periodu najviše lica je poginulo kao vozači i putnici u putničkim vozilima (44%), a zatim kao pešaci (25%). Kao vozači i putnici na mopedima i motociklima poginulo je 333 lica ili 10% poginulih, a biciklisti čine 9% poginulih u saobraćajnim nezgodama. Međutim posebno zabrinjavaju biciklisti, pešaci kao i vozači i putnici na mopedu i motociklu koje je Svetska zdravstvena organizacija odredila kao ranjivu kategoriju učesnika u saobraćaju. Naime oni čine 45% poginulih lica što nepobitno upućuje da je u Republici Srbiji izražen problem stradanja ranjivih učesnika u saobraćaju. S druge strane vozači i putnici na traktorima čine 6%, a vozači i putnici u teretnim vozilima 3%, a vozači putnici u autobusima 1%.

⁶⁹ Ibid



Grafikon br.2: Najčešći uzroci i greške koji su doveli do smrtnih posledica⁷⁰

U posmatranom periodu dogodilo se 2.899 saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima, a opredeljen je 3.370 „uzrok i greška“ koji su doveli do saobraćajnih nezgoda sa smrtnim posledicama. Neprilagođena ili nepropisna brzina kretanja vozila se izdvaja kao najzastupljeniji „uzrok i greška“ koji dovode do smrtnih posledica. U posmatranom periodu nepropisna i neprilagođena brzina je opredeljena kod 1.669 saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima kao uzrok koji je doveo do nastanka saobraćajne nezgode. Zatim sledi uključivanje ili nepropisne radnje vozilom koji je kod 438 saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima prepoznat kao uzrok nastanka saobraćajne nezgode. U 296 saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima kao uzrok je opredeljeno psihofizičko stanje vozača, a zatim neustupanje prvenstva prolaza koji je u 198 saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima opredeljen kao uzrok.

3. KAZNENA POLITIKA SUDOVA

U borbi sa saobraćajnim kriminalitetom kažnjavanje je samo jedan od načina kojima društvo sprečava i suzbija saobraćajna krivična dela. Međutim, uspeh represivnih mera prema saobraćajnim delikventima relativizovan je činjenicom da konstantno raste broj saobraćajnih nezgoda. Prema tome, neuspešna je politika u kojoj se uticaj kazne svodi samo na odmazdu prema učiniocu, dok prevaspitavanje učinilaca i preventivan uticaj na potencijalne delikvente izostaje.

Razlog za temeljnu analizu kaznene politike sudova je masovnost vršenja krivičnog dela ugrožavanje javnog saobraćaja, ali pre svega značaj dobara koja se vršenjem ovog krivičnog dela ugrožavaju ili se vrši njihova povreda (život i telo, odnosno imovina). Neophodnost proučavanja kaznene politike sudova u odnosu na ovo krivično delo, proizilazi i iz statističkih

⁷⁰ Statistički izveštaji o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji koje izrađuje Agencija za bezbednost saobraćaja i koji su dostupni na sajtu agencije: <http://www.abs.gov.rs/statisticki-izvestaji>, pristupljeno 28.03.2017.



podataka koji ukazuju na uzroke vršenja ovog krivičnog dela. Naime, uzroci saobraćajnih nezgoda su raznovrsni, ali se mogu podeliti na objektivne koji se odnose na put ili vozilo (neispravna signalizacija, oštećene saobraćajnice, neispravno vozilo i slično) i subjektivne uzroke (krivica vozača). Analiza statističkih podataka pokazuje da je uzrok saobraćajnih nezgoda, pre svega, ljudski faktor.

Kaznenu politiku sudova u pogledu krivičnog dela ugrožavanje javnog saobraćaja odlikuje relativno blago kažnjavanje učinilaca, što se ogleda u strukturi izrečenih kazni, vrsti i visini kazni, te u broju uslovno osuđenih u ukupnoj strukturi osuda. Kazne zatvora po pravilu se izriču u trajanju koje je bliže posebnom minimumu kazne zatvora za ovo krivično delo, što je i sasvim očekivano. Utisak o blagoj kaznenoj politici sudova za ovo krivično delo upotpunjuje veliki broj ublaženih kazni po vrsti ili meri.

	zatvor	novčana kazna	uslovna osuda	kućni zatvor	rad u javnom interesu	sudska opomena	vaspitna mera	oduzimanje vozačke dozvole	proглаšen krivim i oslobođen kazne	sporedna kazna
2011	401	895	2271		27	25	6	8	42	48
2012	493	687	2049		17	26	9	2	21	41
2013	691	649	2081		18	18	7	5	24	52
2014	836	589	1961		23	10	3	10	16	57
2015	328	394	1707	123	18	10	1	0	17	0
	2749	3214	10069	123	103	89	26	25	120	198

Grafikon br.3: Pregled osuda za krivično delo ugrožavanje saobraćaja⁷¹

Blaga kaznena politika sudova u suprotnosti je sa stalnim porastom saobraćajne delikvencije i visokim stepenom društvene opasnosti ovog krivičnog dela. Iz izloženog proizlazi dilema da li je kaznena politika sudova prema učiniocima ovog krivičnog dela adekvatna? S druge strane, ošigledno je da eventualno pooštavanje kaznene politike sudova nije jedini uslov za sprečavanje saobraćajne delikvencije, već se moraju iznaći i efikasnije preventivne mere. U literaturi se po tom pitanju susreću različiti predlozi.

Tako, po nekima, treba razmisliti o težem obliku ovog krivičnog dela koji bi postojao ukoliko učinilac grubo krši saobraćajne propise. Predlaže se i jasnije razgraničenje te strožije kažnjavanje za bezobzirno ponašanje učesnika u saobraćaju u odnosu na nepravilnu procenu saobraćajne situacije od strane neiskusnih vozača. Ima i shvatanja po kojima postoji očigledna potreba da se zabrani svako pa i najmanje prisustvo alkohola u krvi vozača, pri čemu sadašnje ograničenje na 0,3 promila za vozače amatere predstavlja opasnost za bezbedno odvijanje saobraćaja, što je i zakonodavac na implicitno priznao kroz zabranom prisustva alkohola u krvi profesionalnih vozača.

⁷¹ Statistički izveštaji o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji koje izrađuje Agencija za bezbednost saobraćaja i koji su dostupni na sajtu agencije: <http://www.abs.gov.rs/statisticki-izvestaji>, pristupljeno 28.03.2017.



Pored toga, predlaže se da, ukoliko je učiniocu ovog krivičnog dela izrečena uslovna osuda, razloge za opozivanje treba proširiti i opozvati uslovnu osudu uvek kada je učinilac u roku proveravanja učinio prekršaj protiv bezbednosti javnog saobraćaja za koji je izrečena kazna. Tako bi se postiglo da uslovno osuđeno lice sa najvišim stepenom pažnje učestvuje u javnom saobraćaju. Posebno je zanimljiv stav o neophodnosti propisivanja strožije kazne za nehatno izvršenje krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja, pri čemu se kao razlog navodi porast saobraćajne delikvencije ali i činjenica da nehatno izvršenje ovog krivičnog dela često ukazuje na sebičnost, odnosno ravnodušnost učinioca prema prouzrokovanoj posledici.

ZAKLJUČAK

Nesporo je da efikasni transport roba i putnika spada u red neophodnih uslova za funkcionisanje pojedinca i društva u celini. Šta više, u moderno doba gotovo da je nemoguće i zamisliti obavljanje osnovnih aktivnosti bez upotrebe različitih prevoznih sredstava. Međutim, kao što je to slučaj i sa većinom civilizacijskih dostignuća, i kod saobraćaja postoji „druga strana medalje“ koja čovečanstvu prouzrokuje čitav niz ozbiljnih problema. Moderni saobraćaj je delatnost u kojoj čak i minimalna nepažnja može da prouzrokuje teške posledice po bezbednost ljudi i imovine. Učesnik u saobraćaju može nepažnjom prouzrokovati opasnost ne samo za drugoga i tuđu imovinu, već i za sebe i svoju imovinu. Drugim rečima, često se događa da lice koje je prouzrokovalo saobraćajnu nezgodu bude žrtva sopstvene nepažnje.

Osnovna dilema organizacije saobraćaja i njegove pravne regulacije je kako ostvariti što veću protočnost (propusnu moć) saobraćaja uz što veću njegovu sigurnost, odnosno kako postići brz i istovremeno siguran saobraćaj. O ovoj dilemi i pravni sistem mora voditi računa jer se na ovom području radi, između ostalog, o potrebi ostvarenja sigurnosti i ljudskim slobodama i pravima. S parvom se ističe sa ne smemo neograničeno osiguravati prava jednih (na primer neograničenu slobodu izbora i načina kretanja u saobraćaju) na uštrb sigurnosti drugih. Statistika ukazuje da oko 70% saobraćajnih nezgoda prouzrokuje čovek (subjektivni faktor). Međutim, u velikom broju slučajeva do saobraćajne nezgode dovodi sadejstvo drugih faktora, pre svega faktora puta i vozila. Problem je kako utvrditi da li je u konkretnom slučaju krivica čoveka uzrok saobraćajne nezgode, ili je samo uslov njenog nastupanja, pri čemu se kao uzrok pojavljuje sadejstvo objektivnih faktora.

Iako u teoriji i praksi postoje različita mišljenja, zakonodavac Republike Srbije eksplicitno ističe da su kod krivičnog dela ugrožavanja javnog saobraćaja mogući su različiti oblici krivice, odnosno eventualni umišljaj i nehat. Pri tome je nespoeno da sud, prilikom razgraničenja eventualnog umišljaja od svesnog nehata, mora uzeti u obzir prevashodno subjektivne okolnosti saobraćajne situacije i subjektivne okolnosti vezane za ličnost učinioca, a objektivne okolnosti (na primer bezobzirnost vožnje) treba koristiti samo kao pomoćno sredstvo.

S druge strane, u literaturi se ponekad ukazuje na veoma blagu kaznena politika sudova Republike Srbije kod ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja. Po ovom shvatanju, blago kažnjavanje ogleda se u strukturi izrečenih kazni, visini kazni, ali i velikom broju uslovno



osuđenih u strukturi uslovnih osuda. Zaključuje se, dakle, da je pooštavanje kaznene politike sudova najvažniji - ako ne i jedini uslov za sprečavanje saobraćajnih nesreća.

Zbog svih spoenih pitanja koja se pojavljuju pred sudovima u razrešenju svake konkretne saobraćajne situacije, kako je to već napomenuto, bilo bi interesantno istražiti u kojoj meri sudovi povodom tih predmeta prekoračuju pravo na pravično suđenje u razumnom roku u smislu odredbe člana 6 Evropske konvencije o zaštiti ljudskih prava i osnovnih sloboda. Iskustveni je podatak da suđenje vrlo često traje po više godina, pri čemu je i samo voženje krivičnog postupka za optuženog dovoljna kazna, tj. već je postignuta svrha kažnjavanja. Ako se zapitamo koliko se postiže svrha kažnjavanja izricanjem uslovne osude ili, još gore, kazne zatvora po proteku 5 ili više godine od saobraćajne nezgode, onda je jasan odgovor na pitanje da li je kaznena politika zaista blaga i da li uopšte ima smisla da se kazne pooštavaju. Uostalom, zakonodavac omogućava i oslobođenje od kazne za učinioca krivičnog dela učinjenog iz nehata kad posledice dela tako teško pogađaju učinioca da izricanje kazne u takvom slučaju očigledno ne bi odgovaralo svrsi kažnjavanja.

LITERATURA

- [1] Dragač D, (2000), *Bezbednost drumskog saobraćaja-uviđaj i veštačenje saobraćajne nezgode*, Beograd, Saobraćajni fakultet
- [2] Đorđević Đ, (2014) *Krivično pravo: posebni deo*, Beograd, Kriminalističko-policijska akademija
- [3] Krivični zakonik, „*Službeni glasnik RS*”, br. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014
- [4] Republičkog zavoda za statistiku, *Statistika pravosuđa*, dostupno na: <http://webzrs.stat.gov.rs/WebSite/Public/PageView.aspx?pKey=146>
- [5] Rezolucija Generalne skupštine UN (A/RES/64/255) Unapređenje bezbednosti saobraćaja na putevima, dostupno na:
- [6] <http://www.bslz.org/documents/UN%20Improving%20global%20road%20safety%2010.%202005.2010%20-%20UN%20S.pdf>
- [7] Stojanović Z, (2007), *Komentar Krivičnog zakonika*, Beograd, JP Službeni glasnik
- [8] Stojanović Z, Delić N, (2017), *Krivično pravo: posebni deo*, Beograd, Pravna knjiga
- [9] Statistički izveštaji o stanju bezbednosti saobraćaja u Republici Srbiji, *Agencija za bezbednost saobraćaja*, Beograd, dostupni na: <http://www.abs.gov.rs/statisticki-izvestaji>
- [10] Strategija bezbednosti saobraćaja na putevima Republike Srbije za period od 2015. do 2020. godine „*Službeni glasnik RS*”, br. 64/15